

Die neue B304 - tiefergelegt.



Herzlich Willkommen zu unserem Info-Abend

B304 (tief)

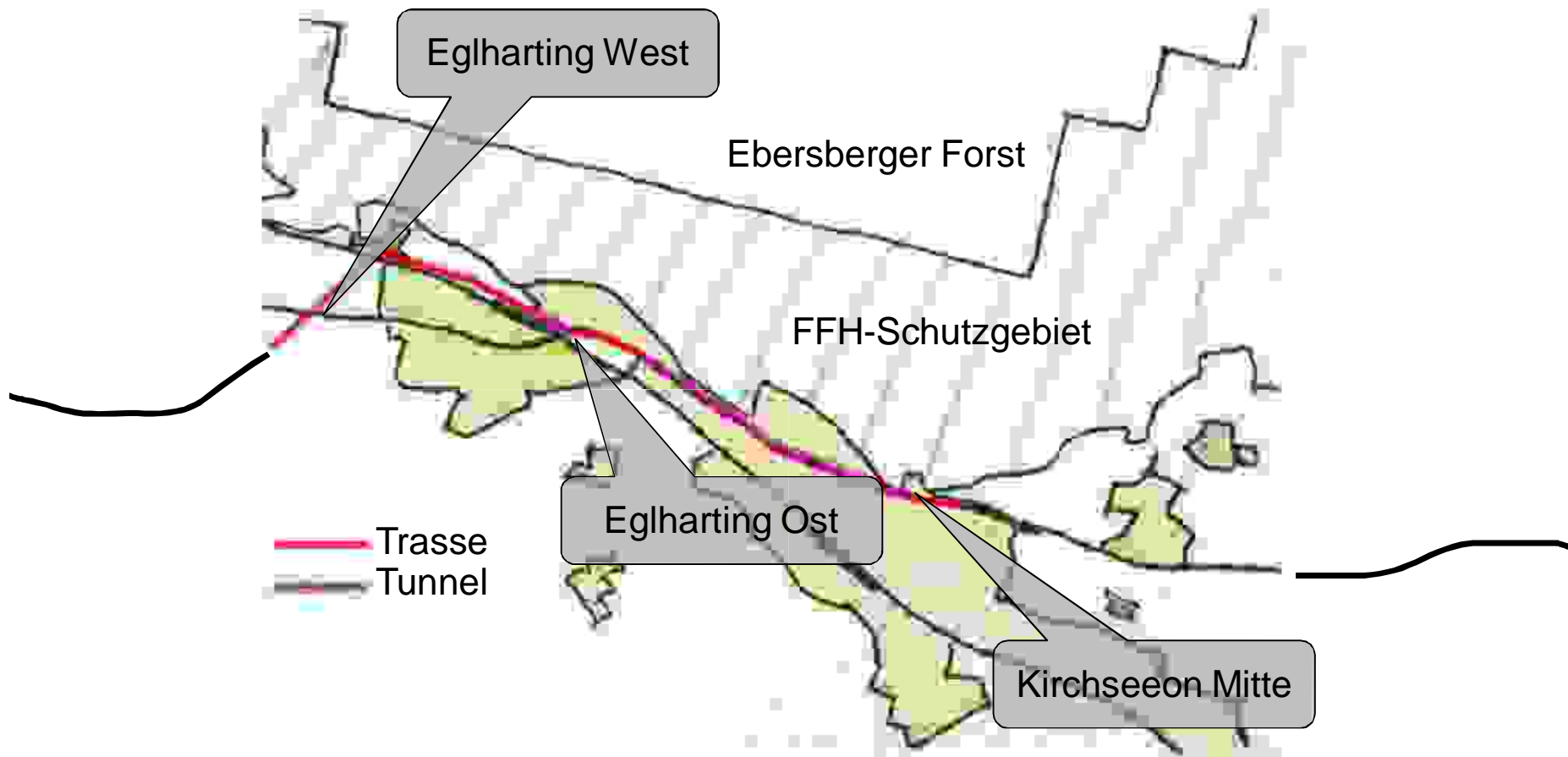


- û Details zu unserer Idee
- û Planung der Bauphase
- û Variantenvergleiche
- û Fragen und Antworten

Fr, 9. November, 2007, 20 Uhr, im Brückenwirt
Mi, 4. April, 2012, 19:30 Uhr, im Brückenwirt

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Die neue B304 - tiefergelegt.



Die neue B304 - tiefergelegt.



Kritik und Lob vom Straßenbauamt

- geringster Flächenverbrauch
- gute Ortsanbindung
- technisch machbar (vielfach nachgefragt, immer bestätigt)
- **erhöhtes Unfallrisiko im Bereich der mittleren Anschlußstelle Eglharting Ost**
- **Bogen in's FFH-Gebiet erforderlich, um Geschwindigkeitsvorgaben zu realisieren**

„Die Variante 2, der Tunnel unter der bestehenden B 304, hat durch den Tunnelbau im Ortsbereich Eingriffe und Umbaumaßnahmen zur Folge. Die Verkehrswirksamkeit auch für den Ziel- / Quellverkehr ist von allen Varianten durch die Nähe zur Bebauung und dem zusätzlichen Anschluss in Eglharting voraussichtlich am höchsten. Hier sei noch einmal auf die für Verkehrsteilnehmer absehbar schwer begreifbare Anschlussstelle hingewiesen. Durch die kürzere Baulänge der V2 können allerdings Teile Kirchseeons im Osten nicht entlastet werden. Naturschutzfachlich sind Konflikte zu erwarten. Die Kosten von rd. 105 Mio. € bei ca. 4,9 km Baulänge sind durch die aufwändige Tunnelbauweise bedingt.“

(http://www.stbaro.bayern.de/strassenbau/projekte/b304_ou_kirchseeon.php)

B304 (tief)



Minimaler Flächenverbrauch
 Minimale Neubelastung
 Machbar
 Bezahlbar

4. April, 19:30
 Brückenwirt

Legende

- Varianten 2002
- Varianten 2002
- ① Variante 1 Nordumfahrung - Forststrasse
- ② Variante 2 Tunnel B304
- ③ Variante 3 Südumfahrung - Tunnel Marktplatz
- ④ Variante 4 Südumfahrung - Tunnel Wasserburger Str.
- Varianten 2011
- ⑤ Variante 5 weitraumige Südumfahrung
- ⑥ Variante 6 weitraumige Nordumfahrung

Modifikation 2012

- kreuzungsfreie Anschlüsse
- tiefergelegt, offen
- Tunnel: 1.6 km

Lars Krüger,
 ÖV B 90/01e Grüne Kirchseon
lars.krueger@gruene-kirchseon.de
 Mehr dazu: www.gruene-kirchseon.de



Quelle: www.kirchseon.de

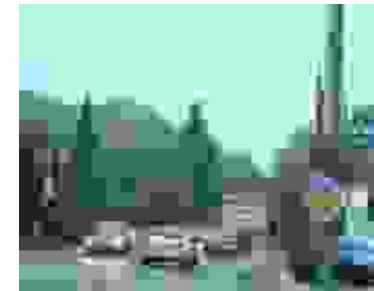
Projekt: Bayern Süddeutsche Bauunternehmens Kirchseon 11, 85530 Kirchseon, 089 25000-1	
Vorbereitung:	Umfähre
B304 Moosach - Wasserburg a. Inn Ortsumfahrung Kirchseon	
Übersichtsmaßstab:	Maßstab 1 : 25000
Aufgestellt: Kirchseon, April 2011 (Sonderdruck)	
Dr. Schmitt Kirchseon 85530 Kirchseon	

Die neue B304 - tiefergelegt.



Sieben auf einen Streich

- „Nie wieder Stau" - Verkehrsbelastung sinkt
- „Kein Lärm und Abgas nur gefiltert - Emissionsbelastung fällt deutlich
- „Nahezu kein Landschaftsverbrauch" - Erholungsgebiet bleibt erhalten
- „Kinder können wieder Fahrrad fahren - erhöhte Verkehrssicherheit
- „Kirchseeoner Leben bleibt erhalten - Gewerbe gut angebunden
- „Kein Luftschloß - so ist es technisch und rechtlich machbar!
- „Die Lösung noch erleben - schnelle Umsetzbarkeit
- „Die "Blechmauer" fällt - Kirchseeon wächst zusammen



Unsere Idee – die Details.



„Die Straße bleibt im Ort.“

Zwischen den 3 Abfahrten liegen jeweils 2 km Strecke – weder für Anwohner noch Pendler entstehen große Wege.

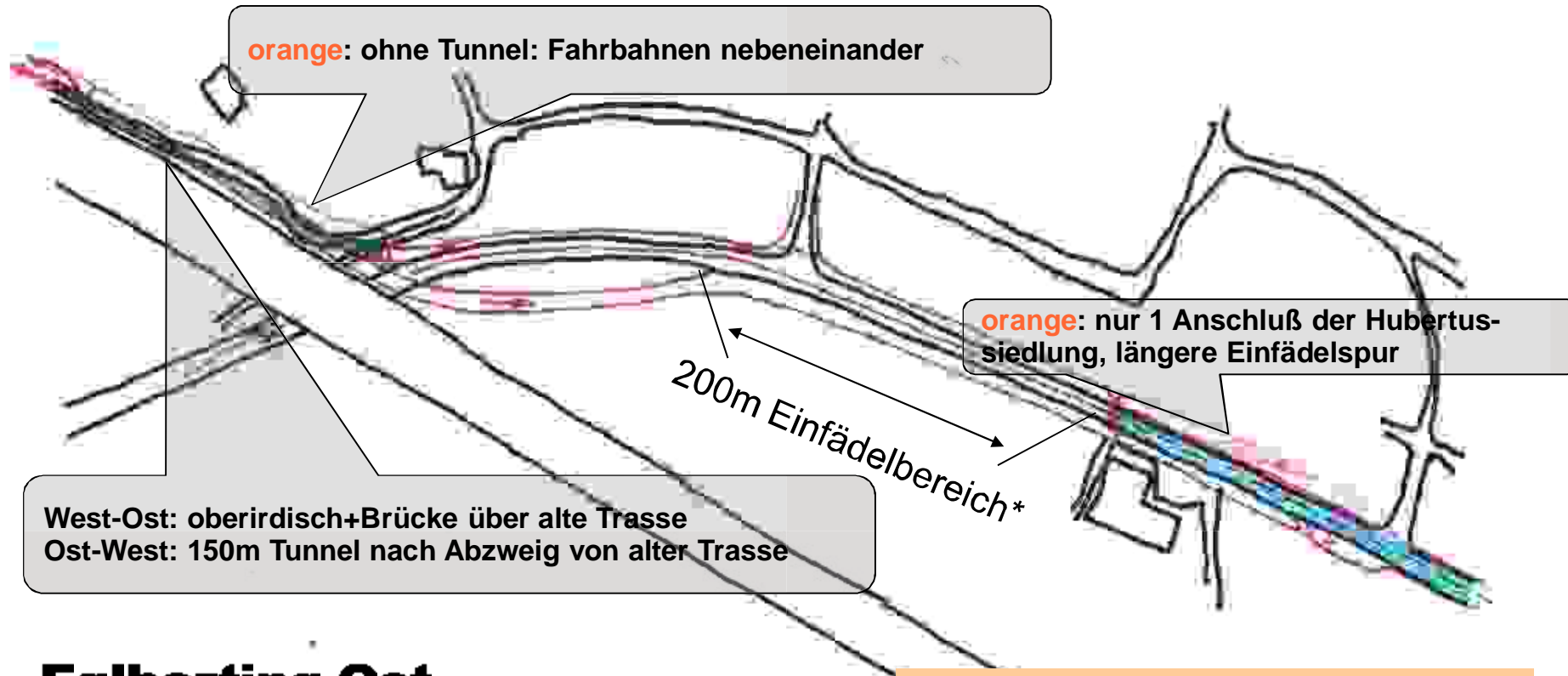
Um den Verkehrsfluß nach Zornedinger Vorbild optimal zu gestalten, schlagen wir neben der schon bisher geplanten Abfahrt Eglharting West eine nicht ganz vollständige für Eglharting Ost und einen Kreisverkehr über den Durchgangsfahrbahnen für Kirchseeon Mitte, Höhe Friedhof, vor.

Die Oberflurstraße in Kirchseeon ist dabei 1.6 km lang („echter Tunnel“) und dient allen bisher in die B304 einmündenden Ortsstraßen auch weiterhin als Bündelungsstraße.

Nördlich vom S-Bahnhof Eglharting können die Fahrspuren wahlweise über- oder nebeneinander geführt werden, da die Richtungsfahrbahn West-Ost wie die Bahn über die alte B304 führt, während die Ost-West-Richtung aufgrund der Einfädelspur in Höhe der Unterführungssohle liegt. In beiden Fällen bleibt genug Platz für den Fußweg zum Bahnhof. Allerdings würde die Nebeneinanderführung beider Fahrbahnen einen erheblichen Eingriff in den Grund der Anwohner bedeuten und die Lärmschutzwand direkt vor deren Haus rücken. 150 weitere Tunnelmeter sind also sinnvoll.



Unsere Idee – die Details.



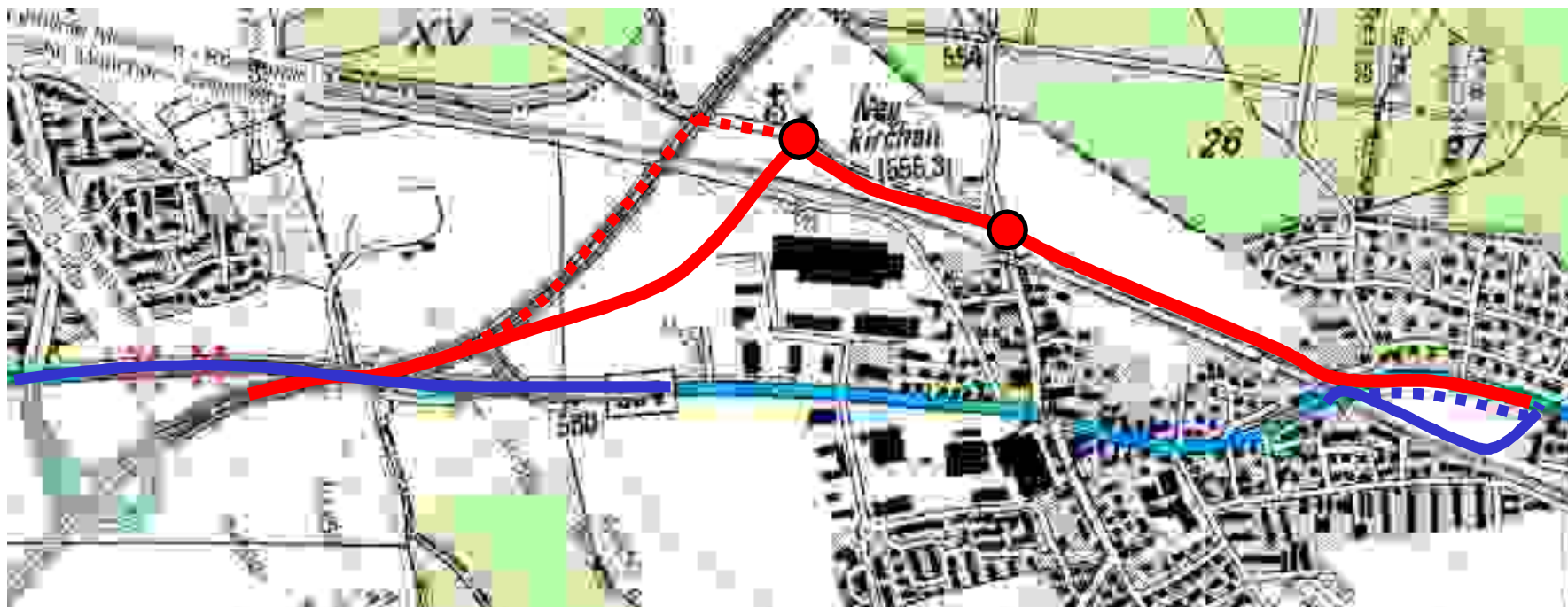
Eglharting Ost

- | Einfädelsbereiche 2-spurig je Richtung
- | incl. **Alternativvarianten**

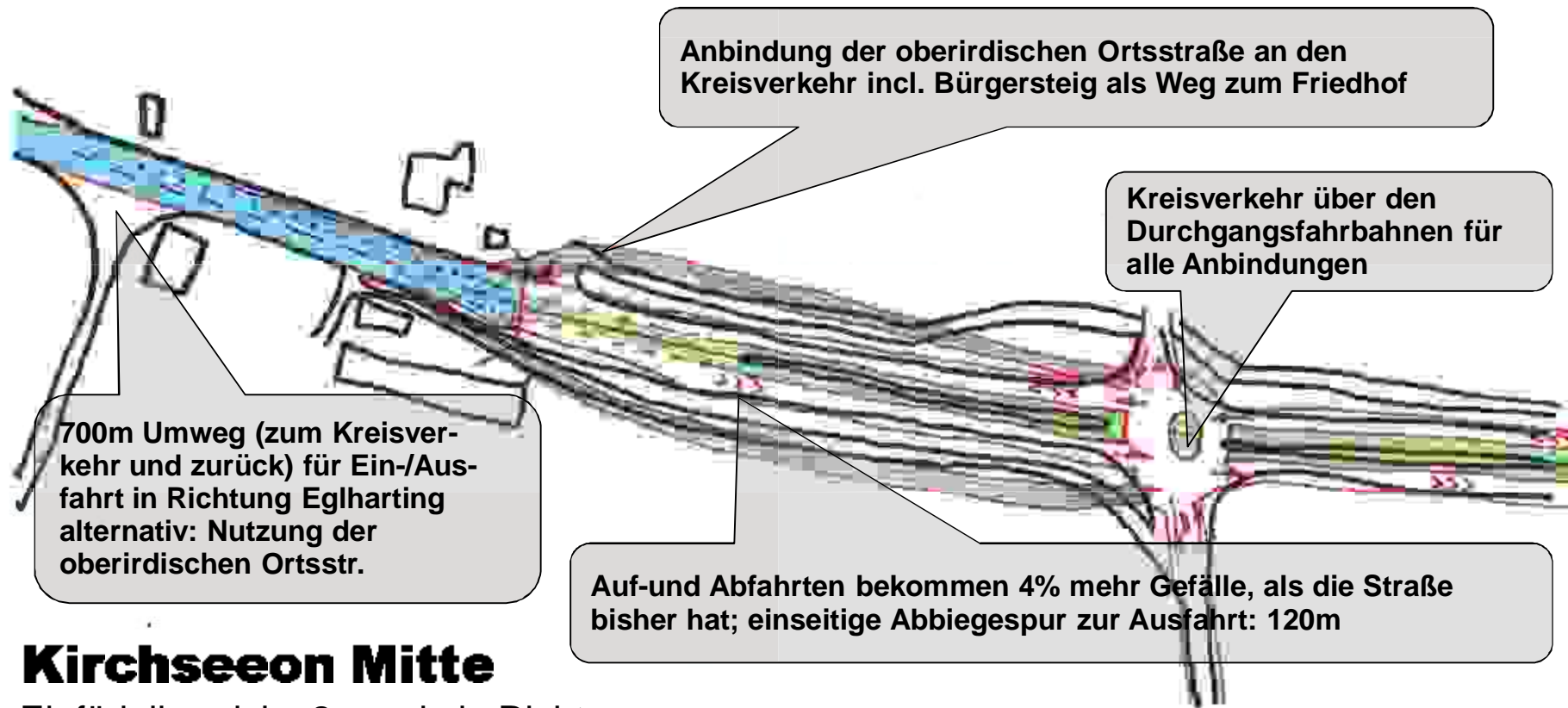
Unsere Idee - die Details.



„Hausaufgaben gemacht.“



Unsere Idee - die Details.



Kirchseon Mitte

Einfädelbereiche 2-spurig je Richtung,
in Ost-West-Richtung teilweise im Tunnel

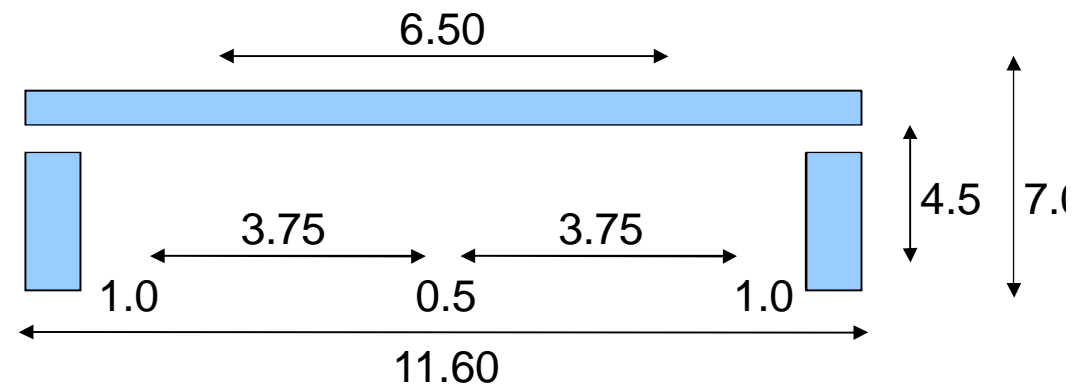
Unsere Idee - die Details.



Querschnittsvorschlag

in Anlehnung an die modernen
A71-Tunnel (+ doppelter Mittelstreifen)

de.wikipedia.org/wiki/Regelquerschnitt



Die derzeitige Straße verfügt aufgrund großzügiger Bauweise und der Bürgersteige auch an der engsten Stelle über die erforderliche Breite.

Der Umgehungstunnel für Plettenberg im Sauerland kam sogar mit 1 m weniger aus. Während der Bauphase wird es aber erforderlich sein, Privatgrund zu nutzen. Notfallbuchten (50 m lang) können hingegen auf öffentlichem Grund gebaut werden.

- Max. zulässige Breite eines LKW's 2.5 m
- Breite eines modernen Rettungswagens (MICU) nach DIN EN 1789 2.0 m

Hintergrund: Tunnelbau am Mittleren Ring in München

www.muenchen.de/cms/prod1/mde/_de/rubriken/Rathaus/35_bau/30_projekte/pdf/mro1341.pdf

Unsere Idee – die Details.



Neue Kanalisation und für alle besserer Lärmschutz

Der Tunnelbau in Kirchseon erfordert einen weitgehenden Neubau der Kanalisation – eine Maßnahme, die teilweise auch ohne Straßenneubau im nächsten Jahrzehnt erforderlich wäre. Der mit dem Straßenbau einhergehende Lärmschutz nördlich des Eglhartinger S-Bahnhofs verbessert auch den Lärmschutz gegenüber der Bahnstrecke. Insgesamt verringern sich für alle Anwohner die Emissionsbelastungen – für die meisten in sehr hohem Maße.

Beurteilung der Verträglichkeit

Schutzgut

Mensch (Nachtruhe)

Mensch (Erholung)

Tiere und Pflanzen

Wasser

Erfüllung durch unsere Variante

für alle besser als bisher

Erholungsgebiet bleibt unangetastet

Lebensraum bleibt vollständig erhalten

kein Einfluß, Tunnel liegt über dem Grundwasserspiegel

Es gibt nur (2012: *minimale*) Entlastungen, keine Belastungen.

Unsere Idee - die Details.



Hochstufung im Bundesverkehrswegeplan

Ausgangslage:

Einstufung der noch immer aktuellen Trasse im „weiteren Bedarf“
als „Vorhaben mit festgestelltem hohem ökologischen Risiko“
➔ ohne Chance auf Einstufung in den vordringlichen Bedarf

Unser Vorschlag verbessert die Ausgangslage deutlich:

- ü kein ökologisches Risiko
- ü ca. 3 der 4 km verlaufen auf vorhandenen Trassen
- ü ca. 0.5 km sind identisch mit der bereits geprüften Variante (Verkehrswegeplan)
- ü ca. 0.5 km (nördlich des S-Bahnhofs Eglharting) müssen vollständig neu geprüft werden
- ü minimale Grundstückskäufe
- ü keine Ausgleichsflächen
- ü geringster Neuflächenverbrauch aller denkbaren Trassen mit weniger als 2 km Tunnellänge

Hintergrund: Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan:

www.bmvbs.de/Verkehr/Programme-,1495/Bundesverkehrswege-plan.htm

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee – die Details.



Hat die Sache wirklich keinen Haken? Doch – das Geld.

Ausgangslage:

Bundsmittel für die bisher geplante Variante: 17.4 Mio Euro

Dazu kämen noch Kosten für die Ausgleichsflächen – je nach Urteil des EuGH – falls der zu dem Schluß käme, daß unsere Variante wirtschaftlich so unzumutbar wäre, daß das FFH-Gebiet angetastet werden darf.

Unser Vorschlag kostet deutlich mehr. Seriöse Anhaltspunkte sind sehr schwer zu finden.

- | Die Münchner Projekte am Mittleren Ring verdeutlichen die Machbarkeit, sind aber aufgrund der Hochhäuser am Rand und der Mehrspurigkeit schlecht vergleichbar.
- | Eine Reihe von Tunneln sind deutlich zu alt oder zu klein bzw. zu breit.
- | Es bieten sich die querschnittsgleichen **A71-Tunnel** an, um einen Überblick zu bekommen.

Ergebnis: Mehr als 30-35 Mio Euro für den Tunnelanteil plus 6 Mio Euro für den übrigen Teil sollten es nicht werden. Die Frage, wieviel weniger es wird, wollen wir mit Experten klären. Unsere Entscheidung für diese Variante ist davon unabhängig – es ist das kleinere Übel.

Hintergrund: Tunnel der A71

de.wikipedia.org/wiki/Rennsteigtunnel und de.wikipedia.org/wiki/Tunnel_Alte_Burg

Unsere Idee - die Details.



Finanzbetrachtung nur 4 Jahre später

Planung Straßenbauamt: 105 Mio Euro

Vergleich: entspricht einer Tunnelröhre Rennsteigtunnel (7.8 km) incl. Inflation

Finanzdaten sind nur noch schwer nachvollziehbar.

... aber auch nicht mehr entscheidend für den Vergleich der Varianten (nur die weitläufige Südumfahrung kostet signifikant weniger) und **in Relation zu Bundesprojekten** zu sehen.

Bodenschutzklausel

(BauGB § 1a (2)), „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden, dabei sind (...) Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.“

Werte der berechneten Versiegelungsmaße sowie Sperrweiten in Bayern!

Minimale Ebene	Vorteile Umgrad der Städte- und Verkehrfläche [%] Max.	Vorteile Umgrad der Städte- und Verkehrfläche [%] Min.	Vorteile Städte- und Verkehrfläche pro Einwohner [m ²] Max.	Vorteile Städte- und Verkehrfläche pro Einwohner [m ²] Min.
Bayern	47,2		277	
Regierungsbezirke	50,9	44,6	414	190
Planungsregionen	52,1	42,2	557	141
Landkreise	56,9	36,7	637	145
Gemeinden	70,1	14,1	2308	77

www.lfu.bayern.de (Versiegelungsstudie)

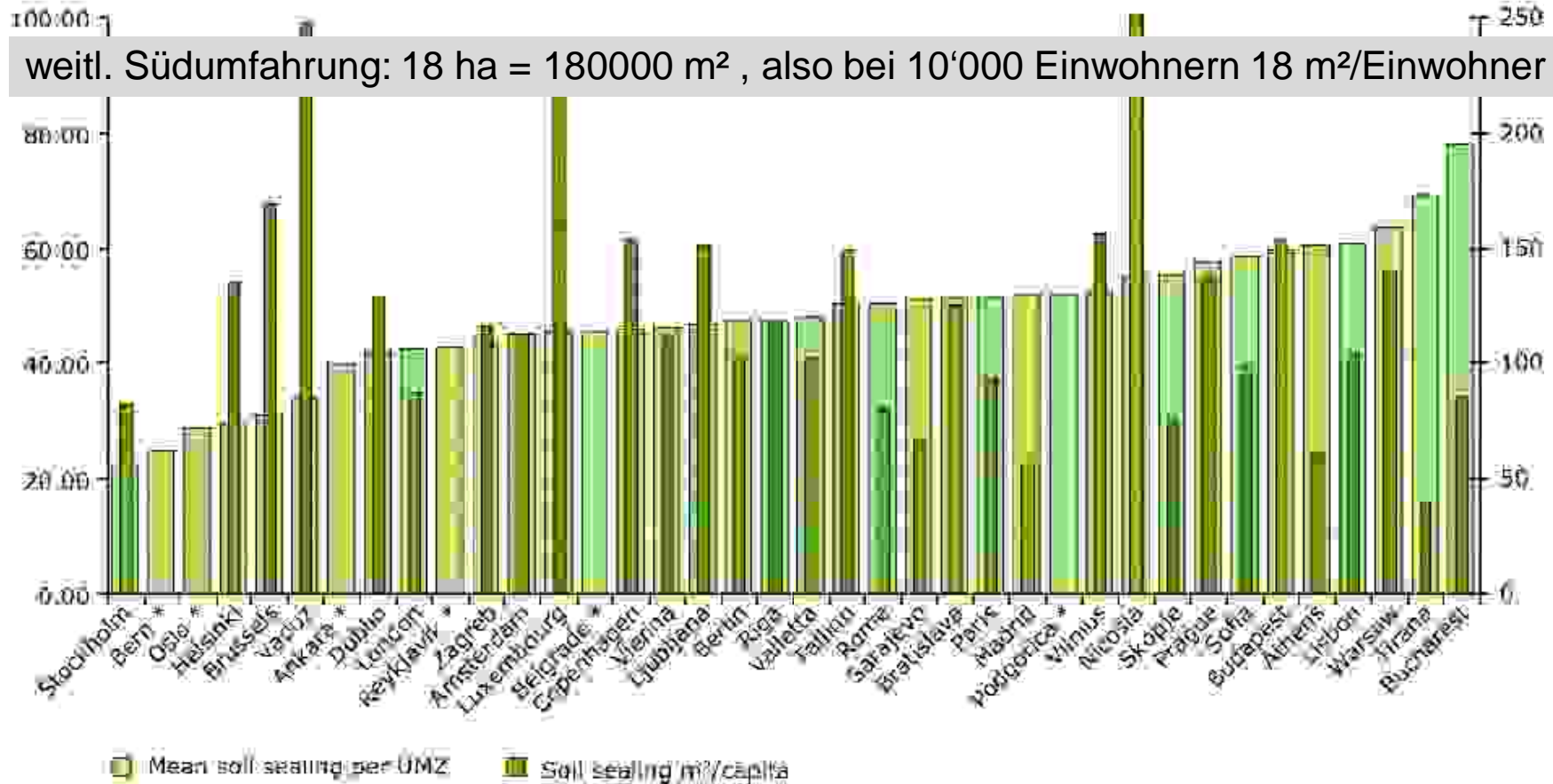
Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

Unsere Idee - die Details.



Mean soil sealing per UMZ in %

Average soil sealing in m²/capita



<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/mean-soil-sealing-in-european/mean-soil-sealing-in-european>

Die Bauphase – letzter Lärm.



3 Phasen von Ost nach West

Teil 1: Spannleitenberg bis Einmündung Rotbuchenstr.

Die Umleitung erfolgt mit laufendem Tunnelfortschritt immer weiter durch den Ort. Ab Erreichen der Einmündung Waldbahn wird der Schwerlastverkehr vollständig aus Kirchseeon verbannt. Ab vollständiger Fertigstellung der Oberflurstraße bis zur Rathausstr. wird aber die Umleitung schon hier wieder auf die B304 zurückgeführt.

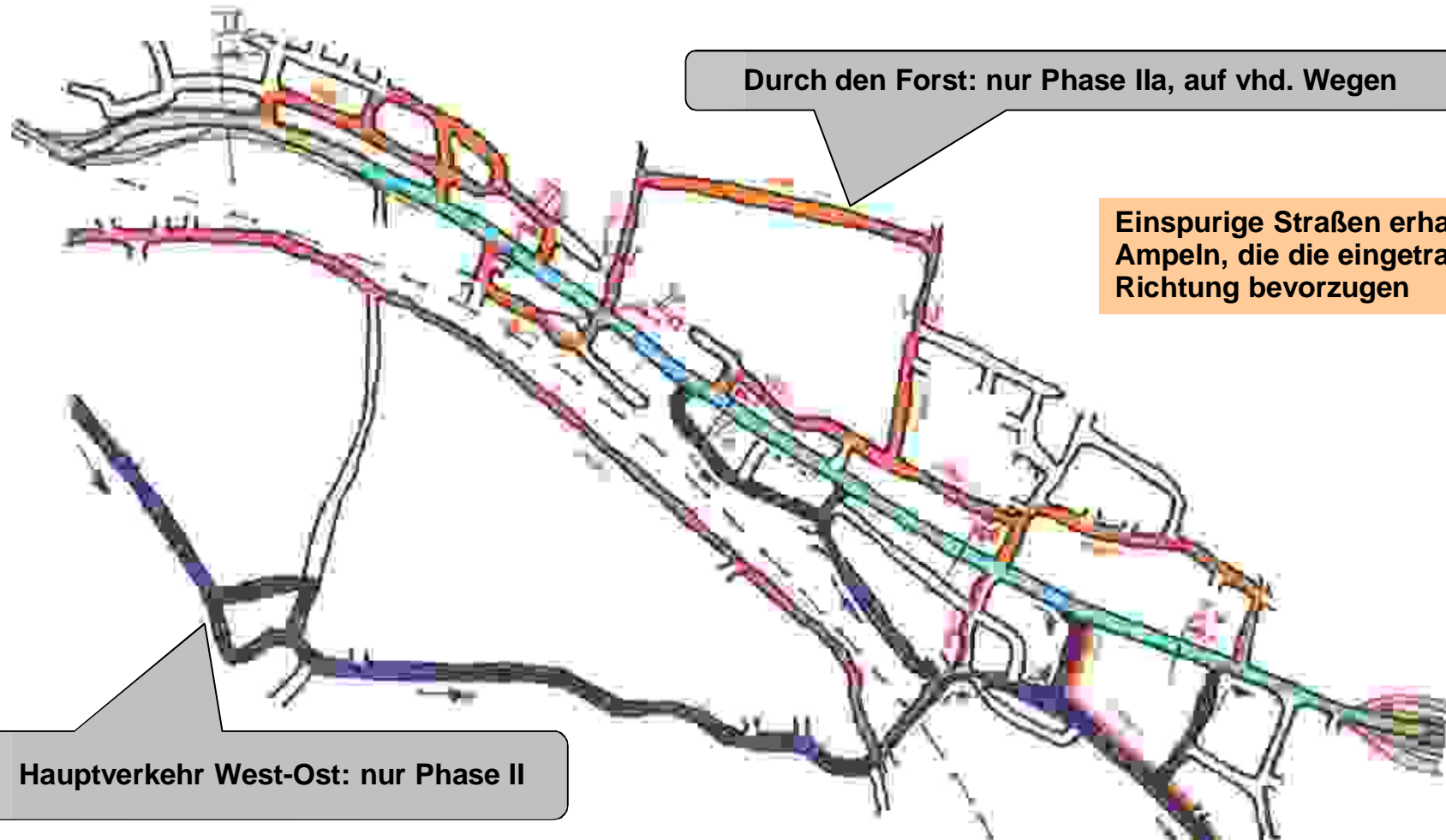
Teil 2: Einmündung Rotbuchenstr. bis S-Bahnhof Eglharting

Die Oberflurstraße wird bereits wieder genutzt. Der Ost-West-Verkehr wird meist nördlich der B304, für kurze Zeit durch den Forst bzw. die Ahornstr. geführt. Der West-Ost-Verkehr wird über Eglharting-Riedering geleitet. Als zusätzliche Alternative in Ost-Westrichtung wird der südliche Bahnweg Kirchseeon-Eglharting geteert (spätere Nutzung weiterhin als Radweg). Das Ende am S-Bahnhof wird zunächst in Ost-West-Richtung erstellt, dann in West-Ost-Richtung.

Teil 3 oder zeitgleich: Umfahrung Eglharting

Die neue Trasse wird zunächst gebaut und bei Fertigstellung angebunden.

Die Bauphase - letzter Lärm.



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

2007
2012

Die Bauphase - letzter Lärm.

Umleitung Bauphase 1a und Möglichkeit zur Reduzierung der Betriebskosten



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

2007
2012

Die Bauphase - letzter Lärm.

Umleitung Bauphase 1b und c



Die Bauphase - letzter Lärm.

Bauphase 2a



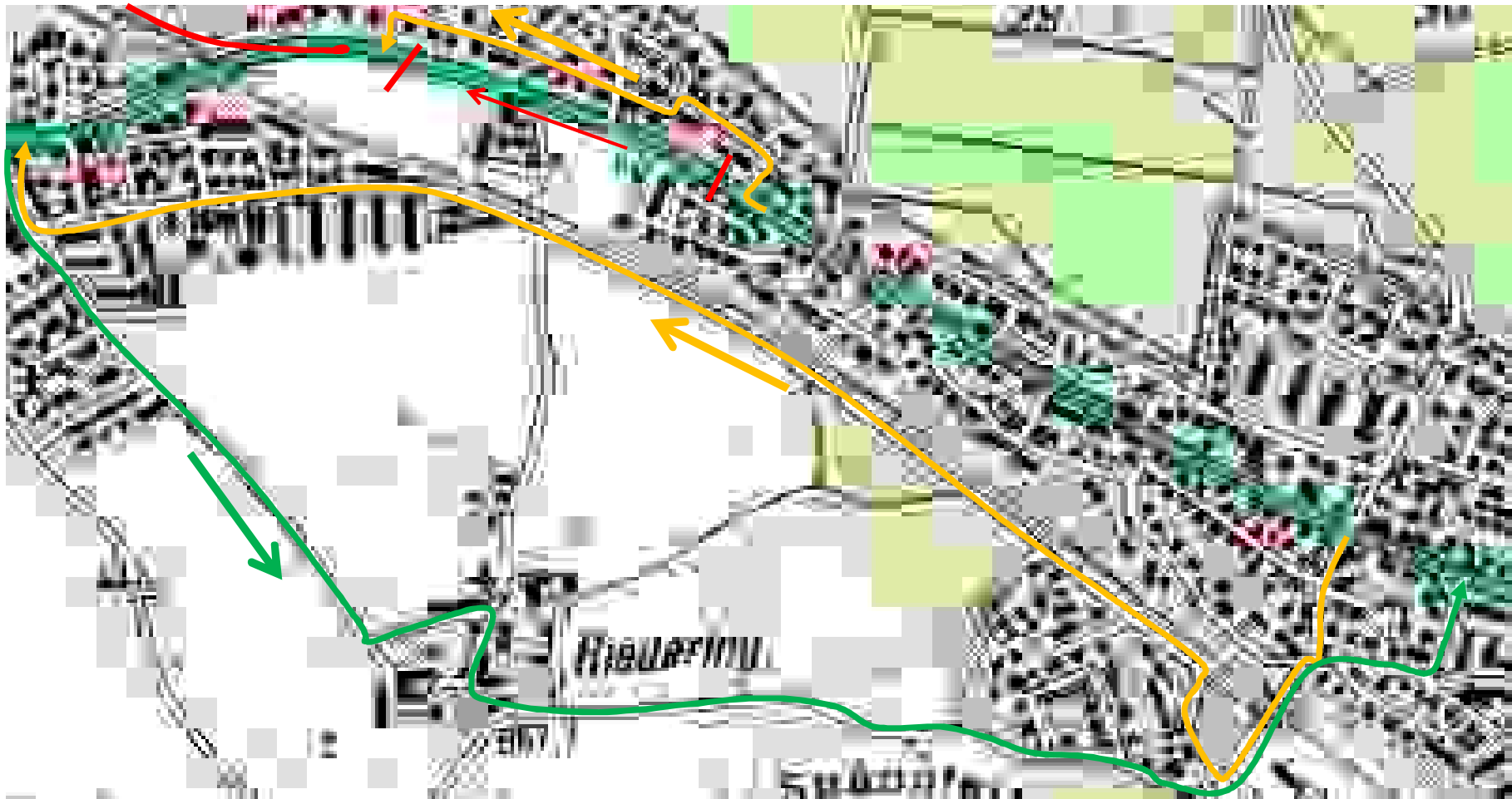
Die Bauphase - letzter Lärm.

Bauphase 2b



Die Bauphase - letzter Lärm.

Bauphase 2c



Die Bauphase - letzter Lärm.

Bauphase 3: keine Umleitungen, teilweise Zufahrt nach Pöring gesperrt



Die Bauphase - letzter Lärm.



... und wo kein Tunnel ist?

Einhausung (minimal Lärmschutzwände) für Kirchseeon Dorf

- Umleitung schon gebaut, aber nicht mehr ideal.
- Absenkung nicht möglich wegen Steigung zum Spannleitenberg.
- Südlich sollte Gewerbegebiet geplant werden.
- Kann bereits vor Tunnelbau realisiert werden.
- Besserstellung!

Einhausung (minimal Lärmschutzwände) und neuer Lärmschutz gegen Schienenlärm für die Hubertussiedlung

- Tieferlegung realisiert bereits Lärmschutz im Hauptbereich (östl.).
- Westlich liegt die Straße ebenfalls tief (Bahnunterführungen).
- Einhausung aufgrund Tieferlegung leicht realisierbar.
- Zusätzliche Integration von Lärmschutz bezüglich der Bahnlinie
- Besserstellung! (*Ausnahme: Grundstück direkt nördlich des S-Bahnhofs, da Wegfall*)

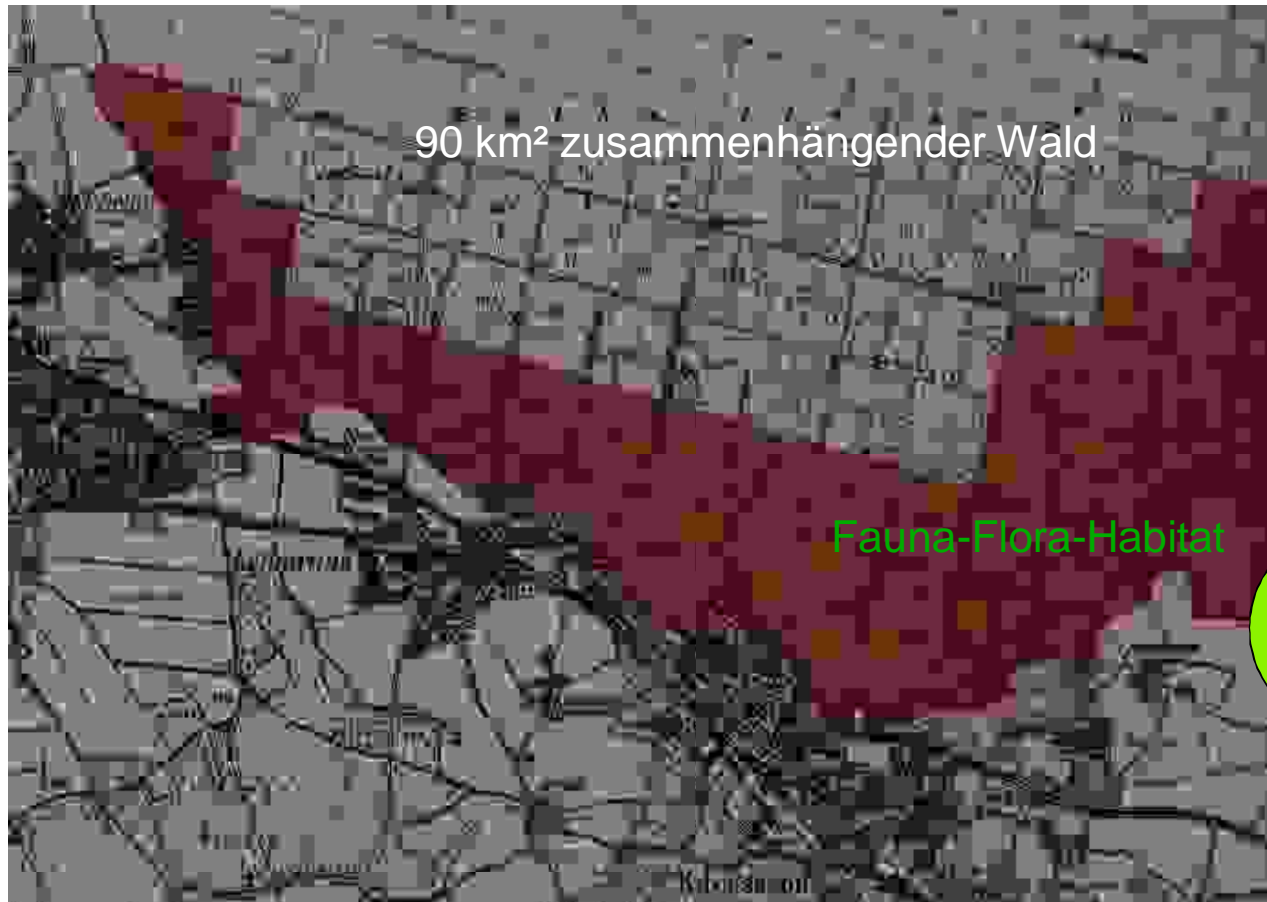
Fairnessgedanke: Höchste Belastung an Orten höchsten Nutzens bei Beteiligung aller

Die neue B304 - tiefergelegt.

... weil der Forst es uns Wert ist.



Geobasisdaten des Bayerischen Landesvermessungsamtes,
Nutzungserlaubnis vom 6.12.2000, AZ.: VM 3860 B - 4562



(Weiteres Gebiet

NSG

Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

2007
2012

Die neue B304 – tiefergelegt. ... weil der Forst es uns Wert ist.



Bei Eingriffen im FFH-Gebiet

muss nun zuvor eine Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden (§ 34 Abs. 1, 2 BNatSchG). Hier gilt ein grundsätzliches **Verschlechterungsverbot**. Diese Verträglichkeitsprüfung wird unabhängig von einer eventuell zusätzlich erforderlichen (UVP) nach dem UVPG durchgeführt.

Ergibt die Verträglichkeitsprüfung, dass das Projekt zu Beeinträchtigungen eines FFH-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist es zunächst unzulässig.

Diese Unzulässigkeit des Projekts kann nur überwunden werden, wenn im Rahmen einer Alternativenprüfung (BNatSchG § 34 Abs. 3 Nr. 2) nachgewiesen werden kann, dass es **keine Projekt- und Standortalternative gibt, die unter zumutbaren Bedingungen realisiert werden kann** und das Gebiet nicht oder geringer beeinträchtigen als das eigentliche Vorhaben.

Außerdem muss als weitere kumulative Zulassungsvoraussetzung ein überwiegendes öffentliches Interesse nachgewiesen werden. **Dieses muss im Einzelfall höher wiegen als das öffentliche Interesse am Schutz des betroffenen Gebietes**. Wird durch den Eingriff ein so genannter prioritärer Lebensraum betroffen, ist bei bereits eingetragenen FFH-Gebieten die Zustimmung der EU-Kommission erforderlich.

Ist der Eingriff nach dem Bundesnaturschutzgesetz in einer Natura 2000-Fläche zulässig, muss dafür ein Ausgleich geleistet werden.

Zitat aus: Die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie In: Wikipedia, Die freie Enzyklopädie. Stand: 28. September 2007
de.wikipedia.org/wiki/Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie

Die neue B304 - tiefergelegt.

... weil der Forst es uns Wert ist.



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.

2007
2012

Gute und weniger gute Ideen. ... die Variantenvielfalt.



Tunnellösungen

Ausgangslage:

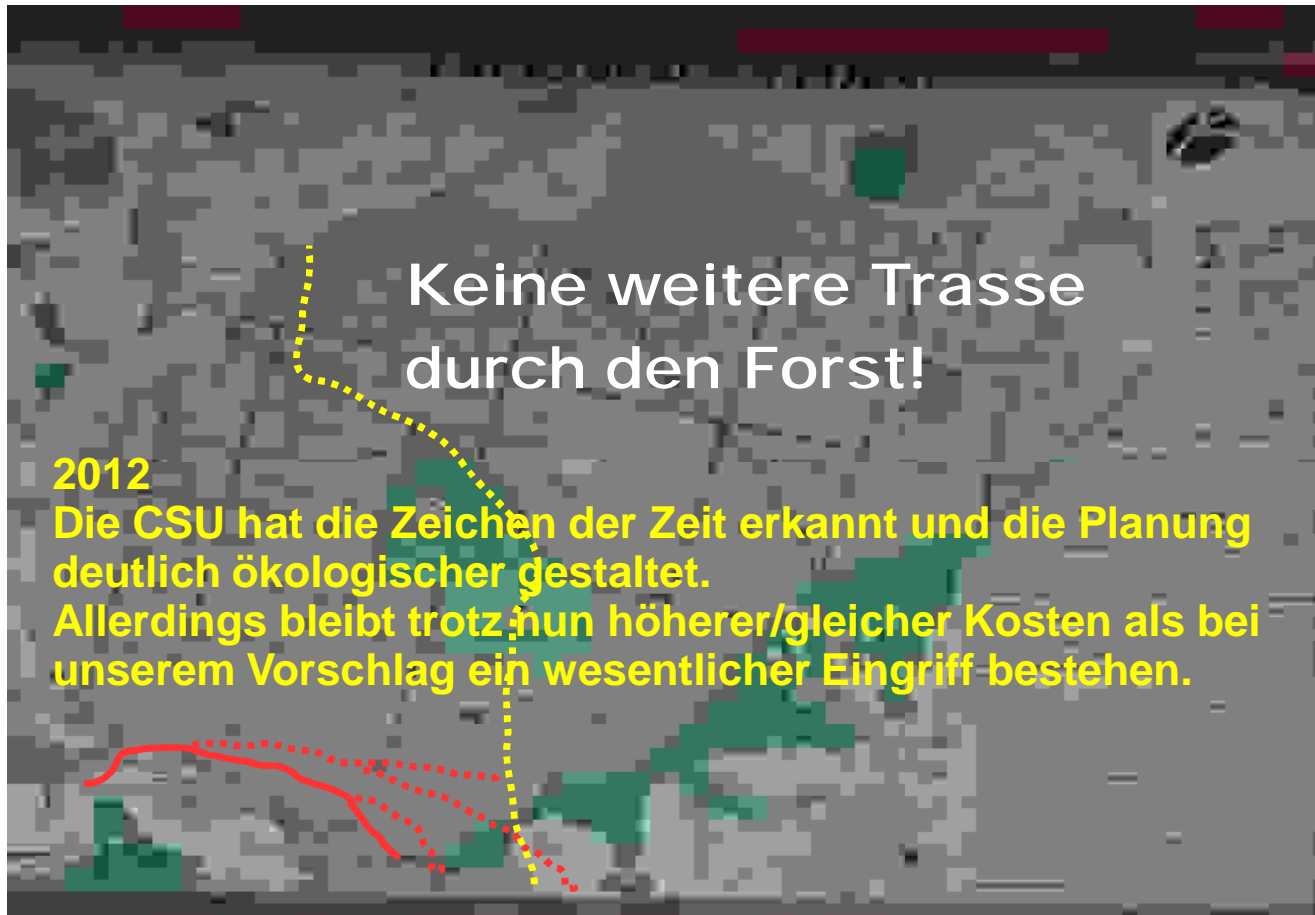
Unsere und alle südlich verlaufenden Varianten benötigen Tunnel und/oder Brücken. Ist aber die Entscheidung „pro Tunnel“ gefallen, ergeben sich weitere Varianten!

Philipp Goldner schlägt einen Tunnel unter der Kirchseoner Innenstadt vor und umgeht Eglharting im Süden: kürzeste Wegstrecke zwischen Zorneding und Ebersberg, ebenfalls sehr gut umweltverträglich, leider nicht so schnell umsetzbar und mit etwas schlechterer Anbindung des Ortes.

Sollte sich eine Südvariante ergeben, die eine **echte Sanierung des IVECO-Geländes** einschließt, werden wir auch dies unterstützen.

Auch dem Vorschlag für einen interfraktionellen Arbeitskreis können wir viel abgewinnen – sofern allerdings die Prämisse gilt: **Laßt die Wildsau leben!**

Gute und weniger gute Ideen. ... die Varianteneinfalt.



Die Idee klingt verlockend – so Marke „zwei Fliegen mit einer Klappe“.

Einige CSU-Politiker versuchen die Variante durch den Forst damit zu rechtfertigen, daß en passant auch die Nord-Süd-Verbindung verbessert werden könnte.

Es wären viele km Forst, viele km FFH und noch geringere Chancen bei einem solchen Großprojekt.

Die neue B304 – tiefergelegt.

... weil der (Wald im) Süden es uns Wert ist.



Südvarianten

2 Zwischenstufen, 2 noch in der aktuellen Diskussion

V5: **Weitläufige Süd-Variante** mit 45 Ha Flächenverbrauch (incl. Schutzgebiete) insgesamt. Ökologisch inakzeptabel.

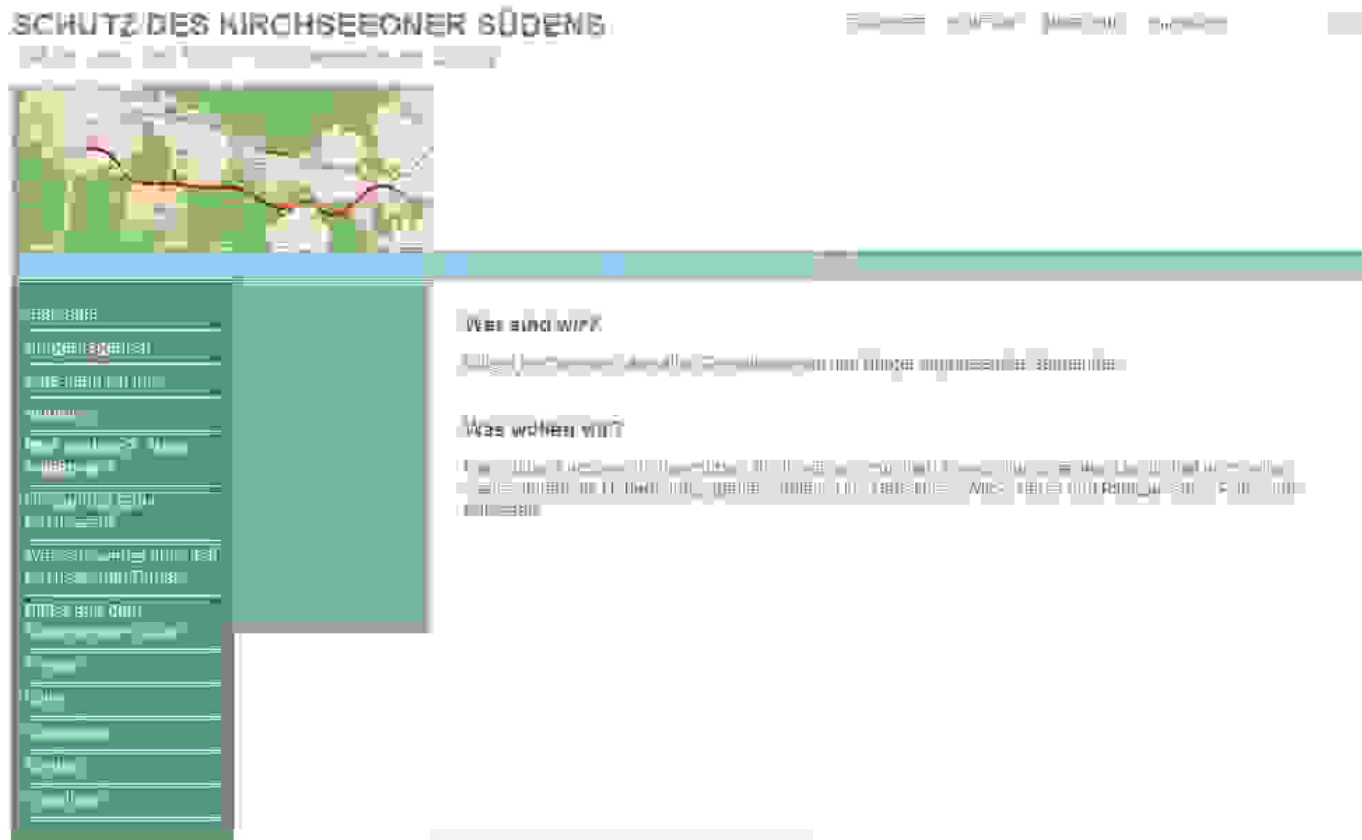
“Neue” SPD-Variante mit zu großem Extra-Weg und teurer Tunnelplanung im IVECO-Bereich



Die neue B304 – tiefergelegt. ... weil der (Wald im) Süden es uns Wert ist.



<http://schutzdeskirchseonersuedens.de/wer-sind-wir.html>



Die neue B304 - tiefergelegt.



Die neue B304 - tiefergelegt.



Frank W. Költerhoff:

"Man braucht Visionen, um den heutigen Bedürfnissen gerecht zu werden."

Lars Krüger:

"Es war eine 'Schnapsidee'. Dann habe ich andere Varianten gesehen. Unser Schnaps ist gut."



Vielen Dank!

... und nun ist Zeit für Fragen!



Vorschlag und Ausarbeitung von:

Lars Krüger, 36, Berechnungsingenieur, Ortsvorstand, v.i.S.d.P.

e-mail: lars.krueger@gruene-kirchseeon.de

Tel.: 08091-539103



Unsere Lösung für Mensch und Umwelt. JETZT. FÜR MORGEN.